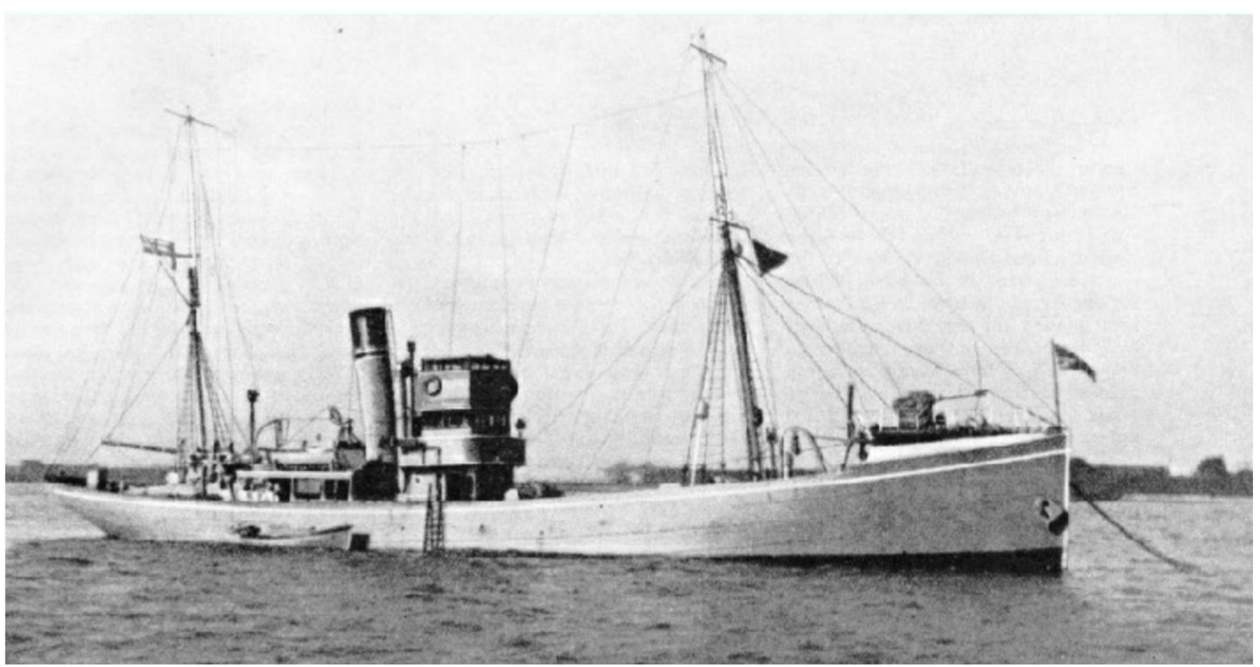
Britischer Fischereischutz in den 1930ger Jahren



Die „Boyne“ wurde 1917 gebaut und hat eine Verdrängung von 665 t bei 324 BRT. Sie läuft 11 kn und ist mit einer 76 mm Kanone bewaffnet. Sie ist 35 m lang, 7,35 m breit und ihr Tiefgang ist 4,23 m.
(Foto © shippingwondersoftheworld)

Wer sich an die Segelfischereiflotten und die ersten Dampferflotten in der Nordsee erinnert, wird sich an drei Schiffe erinnern, die zwar mehr oder weniger zur Flotte gehörten, aber keinen geschäftlichen Teil davon darstellten. Eines war die „Brauerei“ oder schwimmende Schnapsbude; ein anderes war das Missionsschiff; das dritte war das „Regierungsboot“, wie die Fischer es nannten.

Die Brauerei handelte mit ihren giftigen Getränken, bis sie von der Nordsee vertrieben wurde. Sie ist jetzt nur noch eine Erinnerung an Piratenzeiten.

Das Missionsschiff überlebte und ist heute noch tätig. Das Regierungsboot ist aktiver denn je und gewährt den Offizieren und Männern der Besatzung ein echtes Abenteuer, denn das Regierungsboot ist der Polizist der Meere. Es sei gleich gesagt, dass die Polizisten Sportler sind; und dass die meisten ertappten Übeltäter ebenfalls Sportler sind. Es gibt ein ständiges Katz- und Maus-Spiel. In einer humorvollen Weise betrachtet der Fischer die Leute vom Fischereischutz als natürliche Feinde, und er nutzt alle seine Tricks und sein Wissen, um sie zu besiegen. Aber niemand weiß besser als der Fischer, was für ein wahrer Freund und Beschützer die Fischereipatrouille sein kann, und niemand hat mehr Zuneigung und eine größere Bewunderung für den Fischer als der Mann, der ihn offiziell auf See überwacht.

Die Gewässer um Großbritannien, insbesondere die Nordsee, beherbergen Hunderte von Fischereifahrzeugen und Tausende von Fischern. Die Küstenlinie ist sehr lang und um sie ständig zu patrouillieren, bräuchte man eine große Flotte geeigneter Schiffe. Wie an Land, so ist es auch auf See. Wenn die Polizei an einem bestimmten Punkt in der Stadt auftaucht, treibt der Übeltäter sein Unwesen eben in einem anderen Stadtteil. Auf See verhält sich das Fischereischutzschiff wie der Polizist. Der Wilderer schlüpft in verbotene Gewässer und entkommt, obwohl er manchmal ja auch gefasst wird. Die meisten Fälle, die öffentlich

gemacht werden, betreffen Übeltäter, die zu recht von der Fischereipolizei dingfest gemacht werden.

Außer für kleine Boote ist das Befahren des Meeres innerhalb von drei Meilen vor der Küste für Fischer verboten. Außerhalb der Drei-Meilen-Grenze gibt es viel Platz, aber das Sperrgebiet übt auf viele Fischer eine unwiderstehliche Faszination aus. Der Trawler ist der größte Übeltäter. Zum einen ist es in diesen Gebieten leicht, Fisch zu fangen, und zum anderen ist die Strecke zum Hafen kurz und man spart dadurch Zeit und Kosten.

Trawler gilt, so dass ihr Aufenthalt dort nicht auffällig ist.

Die Risiken der Fisch-Wilderei sind groß, aber ebenso die Belohnung. Insbesondere im Moray Firth ist die Versuchung groß. In diese Gewässer vor der Ostküste Schott-lands können ausländische Fischer nach Belieben und ohne Gefahr hineinfahren und dort mit Schleppnetz fischen, den britischen Fischern ist dies jedoch ver-boten. Natürlich haben sie deshalb einen großen Groll und gehen große Risiken ein, um dennoch dort zu fischen.



VIGILANT, britisches FSB der 1950ger Jahre

Es gibt Regionen, die für illegale Trawler besonders verlockend sind, Orte, an denen sie ihr Geschirr einsetzen können und auch gute Aussichten auf einen ergiebigen Fang oder im Falle eines Alarms auf Flucht haben. Eine dieser Regionen ist Broad Bay, das wichtigste Fischereigebiet der Hebrideninsel Lewis. Diese Gegend leidet stark unter illegaler Schleppnetzfischerei. Dort ist es für Trawler besonders einfach, innerhalb der 3-Meilen-Zone zu operieren, da Broad Bay bei schlechtem Wetter als Zufluchtsort für

Die Härte der Beschränkungen im Moray Firth zeigt sich, wenn britische Trawler in den Firth einlaufen, um Schutz vor Sturm zu suchen. Es gibt einen aktuellen Fall von einem engli-schen Trawler, der bei Sturm unter Troup Head im Moray Firth Schutz suchte. Er musste sich mit dem Ankern begnügen, fischen durfte er dort nicht. Als das Wetter aufklarte, beschloss der Kapitän, die Bedeutung von den „vielen Lichtern" herauszufinden. Er entdeckte fünfzehn ausländische Trawler, die den Firth auf und ab schleppten, als ob er

ihnen gehörte. Also Ausländer, die Ihm direkt vor seiner Haustür den letzten Bissen aus dem Mund nehmen.

Wilderei auf See ist allgegenwärtig. Britische Fischer plündern verbotene Gewässer, Ausländer dringen in britische Schutzgebiete ein und schnappen sich alles, was sie kriegen können. Erst kürzlich beschwerten sich Fischer in der Themsemündung heftig über Wilderei durch französische Fischer innerhalb der 3-Meilen-Zone.

Isländische Gewässer haben die größte Anziehungsktaft für illegale Fischerei. In diesen hohen Breitengraden sind die Strafen außergewöhnlich streng und werden auch tatsächlich häufig verhängt. Der Kapitän eines Trawlers aus Grimsby wurde vor kurzem wegen illegaler Fischerei zu einer Geldstrafe von 1.046 £ verurteilt. Diese hohe Summe setzte sich aus der Höhe der Geldstrafe und dem Wert der Ausrüstung zusammen, die gemäß den Gepflogenheiten konfisziert wurde.

Vergleichen Sie diese Strafe mit den Geldstrafen von 100 £ und 66 £, die französischen Kapitänen auferlegt wurden, weil sie innerhalb der Drei-Meilen-Zone vor Donegal, Irland, gefischt hatten. Die Ausrüstung wurde ebenfalls konfisziert.

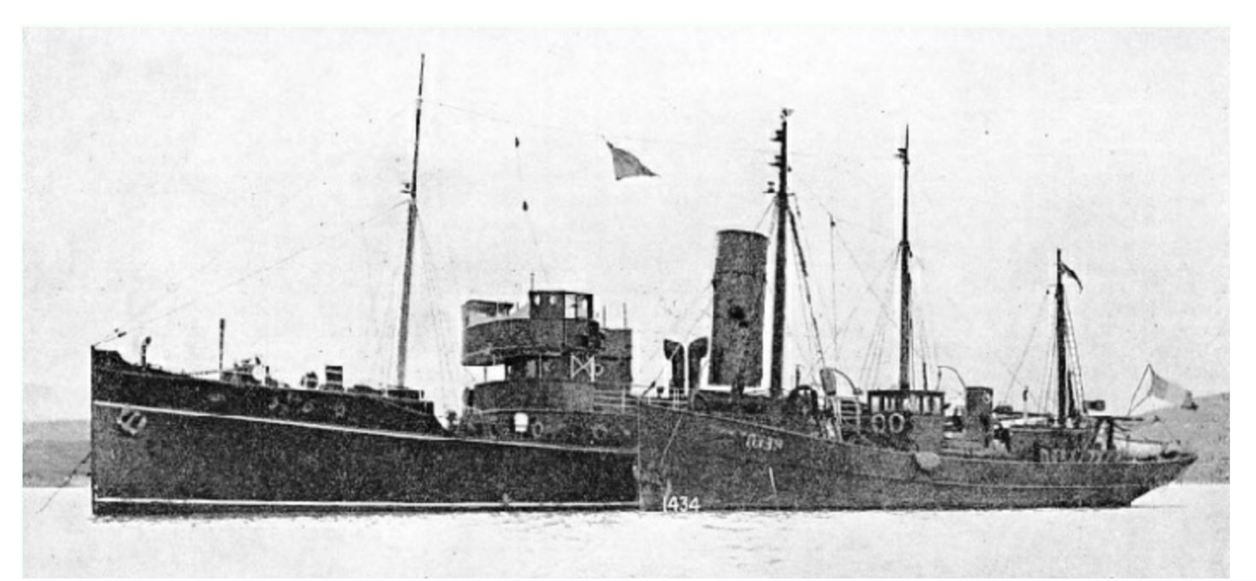
Vergleichen Sie es auch mit einer Geldstrafe von 10 £ und 6 Schilling, die dem Kapitän eines belgischen Motortrawlers auferlegt wurden, weil er innerhalb der Drei-Meilen-Zone vor der Küste von Suffolk gefischt hatte. Urlauber sahen im August 1936, wie das Fischereischutzboot „Foyle“ den Ausländer nach Lowestoft schleppte. In diesem Fall ist das betroffene Gebiet berühmt für seinen reichen Seezungenertrag, doch der Angeklagte erklärte, sein Fang habe hauptsächlich aus Quallen bestanden.

Es können zwar schwere Strafen verhängt werden, doch werden sie einige Kapitäne nicht davon abhalten, ihr Glück beim Wildern zu versuchen. Im Namen der Trawlerbesitzer wird behauptet, sie seien gegen illegale Fischerei und würden alles tun, um sie zu verhindern. Die örtliche Versicherungsgesellschaft, die fast 90% der Fleetwood-Schiffe versichert, beschloss, jeden Kapitän zu suspendieren, der wegen illegaler Schleppnetzfischerei verurteilt wurde, und mehrere dieser Leute wurden tatsächlich entlassen.

Einige dieser Begegnungen erfordern den gesamten Einfallsreichtum, Mut und die ganze Diskretion der Offiziere und Männer im Fischereischutz, insbesondere der Mitglieder der Royal Navy. 1933 stieß der Kommandant der „Cherwell“ eines Nachts auf nicht weniger als zwanzig Schiffe, die alle innerhalb der Drei-Meilen-Zone fischten. Sobald er seinen Suchscheinwerfer einschaltete, begannen die Schiffe sich zu zerstreuen.

Die „Cherwell“ befand sich zwischen North Foreland und Margate, als die Wilderer gesichtet wurden. Sobald der Suchscheinwerfer leuchtete, flüchteten alle Schiffe seewärts. Der Kommandant ging an einen Motortrawler heran, der sein Geschirr ausgesetzt hatte, hatte jedoch große Schwierigkeiten, ein Boarding-Team an Bord zu schicken, da ihm vier andere Schiffe absichtlich in die Quere kamen, und einmal musste er sogar mit voller Kraft rückwärts gehen, um eine Kollision zu vermeiden. In diesem Fall wurde ein Franzose mit einer Geldstrafe belegt und sein Geschirr ordnungsgemäß konfisziert.

Es gibt drei Fischereischutz-Boote – die „Harebell“, die „Lupin“ und die „Kingfisher“ – sowie sieben Fischereischutz-Kanonenboote:



Der gekaperte belgische Trawler „Jeannette“ neben dem irischen Fischereischutzkreuzer „Muirchu“. Die Jeannette wurde wegen Verstoßes gegen die Fischereivorschriften aufgebracht. Die Muirchu wurde 1908 in Dublin als „Helga“ gebaut. Sie hat 323 BRT, eine Länge von 45,12 m, eine Breite von 7,48 m und einen Tiefgang von 4,03 m. (Foto © shippingwondersoftheworld)

die „Boyne“, „Cherwell“, „Colne“, „Dart“, „Foyle“, „Doon“ und „Spey“. Die HMS „Harebell“ hat 1.345 t Wasserverdrängung, 2.500 PS und ist mit zwei 4-Zoll-Kanonen und vier kleineren Kanonen bewaffnet. Die „Kingfisher“ ist ein Küstenschiff mit 585 t, 3.600 PS und hat eine 4-Zoll-Kanone und acht kleinere Kanonen. Die „Lupin“ hat 1.175 t, 2.000 PS und ist mit zwei 4-Zoll-Kanonen und vierzehn kleineren Kanonen bewaffnet. Die „Dart“, Baujahr 1918, wurde als Patrouillenboot konzipiert, als **Q-Schiff** (U-Boot-Falle) fertiggestellt und 1925 für den Fischereischutzdienst abgestellt. Sie hat eine 4-Zoll-Kanone und zwei kleinere Kanonen.

Die Cherwell und die anderen Kanonenboote sind Trawler. Die „Cherwell“ hat eine Verdrängung von 665 t, 324 BRT und eine Leistung von 550 PS. Die „Harebell“ ist das Flaggschiff und hat eine größere Besatzung als die anderen. Alle Schiffe können die Aufgabe erfüllen, manövrierunfähigen Fischereifahrzeugen zu helfen oder vermisste zu suchen. Alle diese Schiffe sind die Nachfolger früherer Fischereischutzschiffe wie der HMS „Sheldrake“, einem der alten Torpedokanonenboote, und der „St. Quentin“, die vor 1914 vor der Nordostküste ein vertrauter Anblick war.

Zusätzlich zu diesen Schiffen gibt es noch die der Fischereiverwaltung für Schottland, der Fischereiverwaltung für Irland und der örtlichen Stellen. Ziel ist die Einrichtung einer umfassenden Schutzpatrouille, aber volle Abdeckung kann nicht erreicht werden. Es gibt einen bestimmten Teil der Fischergemeinde, vielleicht 10 Prozent, der den Fischereibehörden ebenso ständig Ärger bereitet wie notorische Übeltäter an Land der Polizei. Es wird ein weites Netz ausgeworfen, aber die Wilderer im Meer sind weitaus schwieriger zu fangen als die Fische, von deren Fang sie leben.

Bemerkenswerte Fälle von Wilderei auf See kommen vor Gericht und zeigen, dass Fischereibeamte gute Seeleute, erstklassige Abenteurer und zu einem schnellen Urteil fähig sein müssen. Sie müssen auch mit den rechtlichen Aspekten vertraut sein, und wenn sie etwas von einem Detektiv in sich haben, umso besser. Sie werden manchmal sich mit Vorfällen zu befassen haben, die ins Reich der Fiktion zu ge-

hören scheinen. Zwei dieser Fälle beziehen sich auf Trawler von Fleetwood und wurden vor dem Sheriff-Gericht von Stornoway verhandelt.

Im August 1931 wurde Kapitän William Angus vom schottischen Fischereikreuzer „Norna“ beauftragt, nach einem Trawler zu suchen, der vor dem Butt of Lewis Wilderei betrieb. Die „Norna“ traf dort um 23 Uhr ein und sah den Trawler etwa eine halbe Meile vom Land entfernt bei der Arbeit. Er zeigte nicht die vorgeschriebenen Fischereilichter. Es schien eine leichte Ergreifung auf frischer Tat zu sein, aber der Kapitän des Trawlers war ein junger, unternehmungslustiger Mann von 23 Jahren und zu jedem Sport zu haben.

Der Kapitän der „Norna“ kam heran und schaltete seinen Suchscheinwerfer ein. Nun wurde der Trawler mit ausgesetztem Geschirr sichtbar, der sich nach den zu diesem Zeitpunkt gemessenen Peilungen nur eineinviertel Meilen vom Ufer entfernt befand.

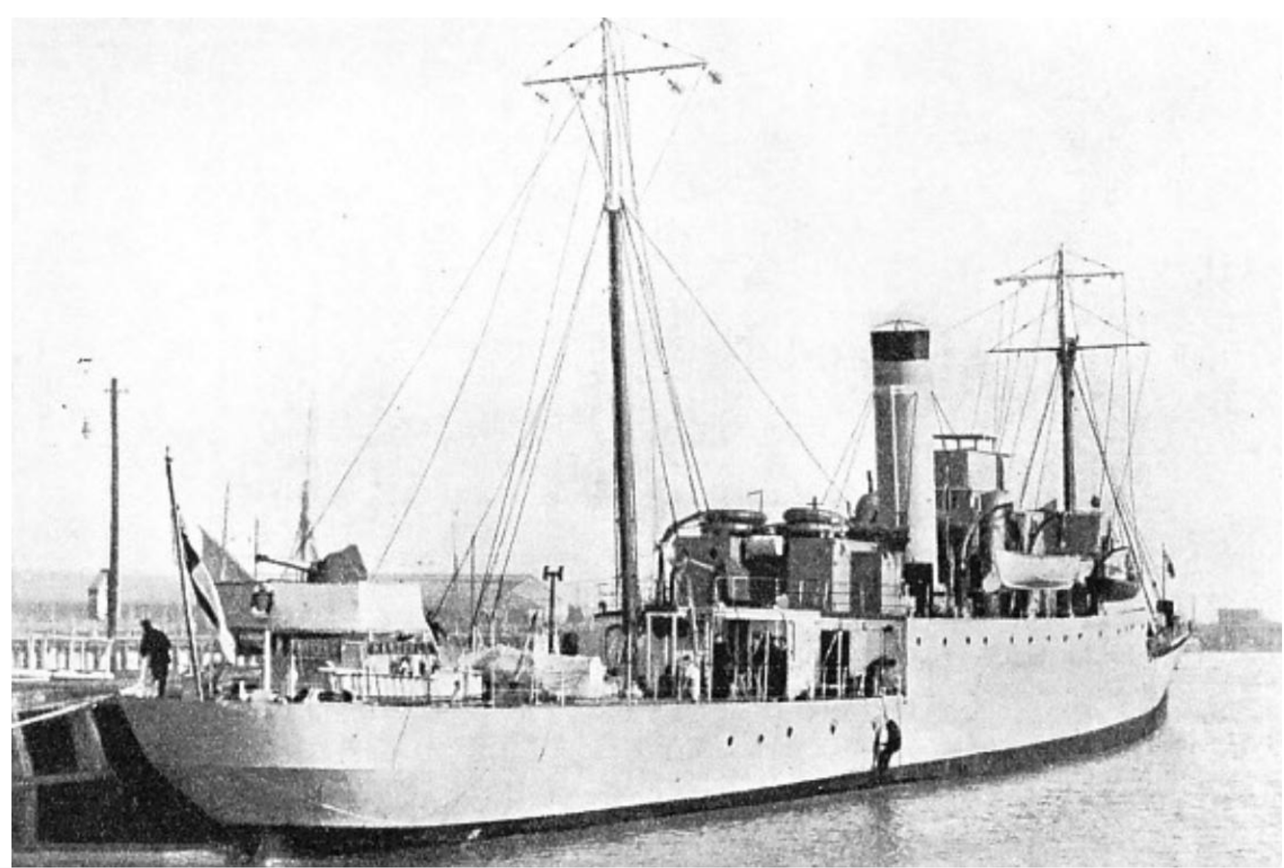
Der Trawler wurde durch ein Megafon angerufen, aber es kam keine Antwort. Einige Männer bewegten sich auf seinem Deck und einer von ihnen wurde gesehen, wie er das Vorschiff betrat und mit einer Axt zurückkam. Mit dieser Waffe begann er, die Kurrleine des Trawlers zu kappen. Der Kapitän forderte den Schiffer auf, sein Schiff anzuhalten und sein Schleppnetz einzuholen, der Fischerei-Kreuzer werde ein Boot mit einem Enterkommando schicken. Die trotzige Antwort des Trawlers bestand darin, sein Geschirr zu schlippen und mit voller Geschwindigkeit davonzufahren. Der Kreuzer folgte sofort und hielt sich neun Stunden lang am Heck des Ausreißers fest.

Die Nacht war für beide Parteien voller Aufregung. Dem Trawler wurden Signale gegeben, aber er ignorierte sie. In der Zwischenzeit waren seine Leute damit beschäftigt, sich zu verkleiden. Ein Teil ihrer Besatzung war dabei, mit Farbe die Fischerei-Nummer und den Schiffsnamen zu übermalen, und die Rettungsringe waren entweder vertauscht oder trugen nicht den Schiffsnamen.

Um acht Uhr morgens war eine Nebelbank zu sehen, in die der Trawler hineinsteuerte, während der Kreuzer nur eine Schiffslänge hinter ihm lag. Der Erste Offizier, der sich am Bug des Kreuzers befand, rief plötzlich, dass der Trawler nach Backbord fahren würde. Sofort ging der Kreuzer mit voller Kraft rückwärts. Trotzdem berührte sein Bug die Backbordseite des Trawlers – ein knappes Entkommen für beide Schiffe.

Immer noch mit Volldampf fuhr der Trawler in den Nebel, und bevor der Kreuzer wieder Fahrt aufnehmen konnte, war er in der schützenden Suppe verschwunden. Die Verfolgung endete mit einem vorübergehenden Triumph für die Ausreißer, aber später wurden sie dennoch identifiziert.

Der Kapitän gab offen zu, dass er illegal Schleppnetzfischerei betrieben, seine Fischereinummer verborgen, den Kreuzer bei der Ausübung seiner gesetzmäßigen Pflichten behindert, und seine vorgeschriebenen Lichter nicht eingeschaltet hatte; er bestritt jedoch, dass er sich einer rücksichtslosen Navigation schuldig gemacht habe, als er sein Schiff ohne Warnung vor den Bug des Kreuzers steuerte. Der Kapitän, der Steuermann und ein Matrose des Trawlers wurden vor dem Sheriff Court angeklagt. Der Kapitän erzählte, er habe sechs Meilen vor der Küste gefischt, als der Kreuzer auf ihn zukam, den Suchscheinwerfer einschaltete und ihn anrief: „Ich werfe ihnen illegales Schleppnetzfischen vor!“



Das Flaggschiff des britischen Fischereischutz-dienstes ist die HMS „Harebell", eine Sloop mit einer Verdrängung von 1.345 t. Sie wurde 1918 gebaut und hat eine Länge von 71,83 m. (Foto © shippingwondersoftheworld)

„Aber Sie haben sich dennoch entschieden, zu fliehen?", fragte der Staatsanwalt. „Ja", antwortete der Kapitän, „denn ich habe noch nie gehört, dass ein Trawler, der vom Kommandanten eines Fischereikreuzers angegriffen wurde, Recht bekommen hätte und einer Strafe entgangen wäre."

„Sie hatten Angst davor?"
„Ja, denn ich bin nur ein kleines Licht und dachte, mir würde keine Gerechtigkeit widerfahren."

Er wurde zur Zahlung der Höchststrafe von 100 £ für illegales Schleppnetzfischen verurteilt oder zu 60 Tagen Gefängnis. Er wurde zu 10 £ für das Verbergen des Namens und der Nummer seines Schiffes und 10 £ für das Nichtanzünden der vorgeschriebenen Lichter verurteilt.

So seltsam dieses Abenteuer auch war, es wurde durch eine weitere Affäre im August, zwei Jahre später, noch übertroffen. Hier sind alle Elemente eines echten Dramas passiert: ein außer Kontrolle geratener Trawler, ein verfolgender Kreuzer, eine lange Verfolgungsjagd, Warnschüsse, ignorierte Signale, maskierte Gesichter und Vorbereitungen eine Enterung abzuwehren.

Wieder einmal war es der Fischerei-Kreuzer „Norna", Fleetwood war wieder der Heimathafen des Übertäters und Stornoway der Schauplatz des Prozesses. Gegen den Kapitän wurden vier Anklagen erhoben – illegales Schleppnetzfischen, Nichtanzünden der vorgeschriebenen Lichter, Verbergen der Fischereinummern und Behinderung eines britischen Fischereibeamten durch Weigerung zu stoppen.

Um zwei Uhr morgens stieß die Norna in der Nähe des Hafens von Ness im Norden der Insel Lewis auf zwei Trawler. Sie

näherte sich dem einen, schaltete ihren Suchscheinwerfer ein und sah, dass der Trawler sein Geschirr schleppte. Der Suchscheinwerfer fiel für einige Minuten aus, und als er wieder eingeschaltet



BREMOA, britisches FSB der 1950ger Jahre

wurde, sah man, dass der Trawler mit voller Geschwindigkeit davonfuhr. Nun begann eine Verfolgungsjagd, die zwölf Stunden dauerte. Der Trawler und der Kreuzer fuhren nach Süden, bis die Heringsflotte von Stornoway bei Chicken Head gesichtet wurde. Dann drehte der Trawler nach Norden, umrundete den Butt of Lewis und setzte seine Flucht nach Westen fort.

Es war eine lebhafte Verfolgungsjagd. Zuerst signalisierte der Kreuzer dem Trawler mit seinem Suchscheinwerfer, anzuhalten. Das Signal wurde nicht beachtet. Zwei Warnschüsse blieben wirkungslos, und auch die Flagge des Fischereiausschusses und ein Flaggensignal wurden gehisst, um den Trawler zum Anhalten aufzufordern. Während der Verfolgung wurden die Registrierungsnummern des Trawlers mit Farbe übermalt, und vom Kreuzer aus konnte man sehen, dass die Farbe von Zeit zu Zeit erneuert wurde. Die Schornsteinmarkierungen wurden ebenfalls verwischt, und die Schiffsglocke und das Werftschild der Bauwerft waren mit Flaggen abgedeckt. Außerdem wurden die unteren Teile der Gesichter der Besatzung mit Tüchern oder Schals verhüllt.

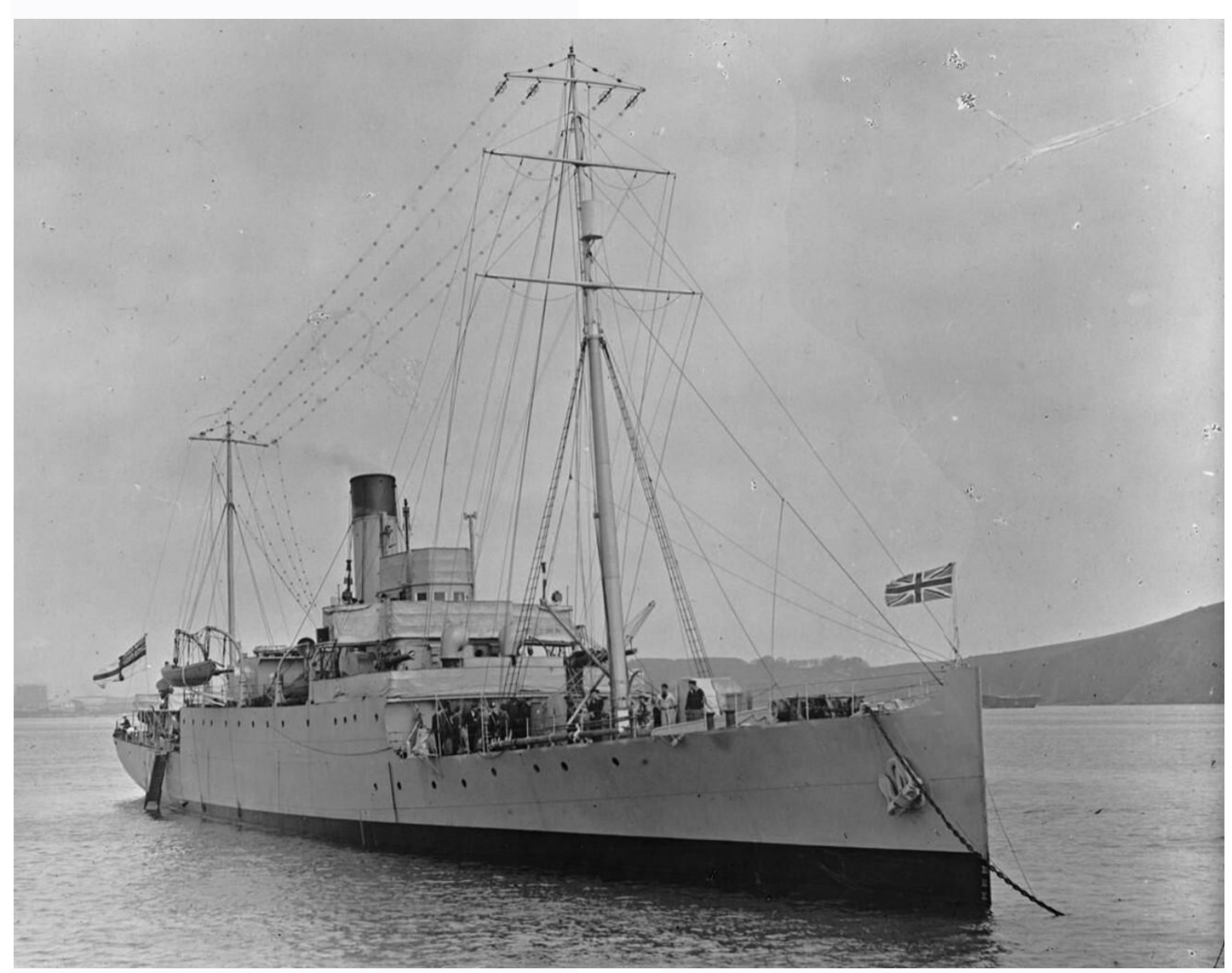
Es wurde eine Skizze des Trawlers angefertigt, der zweite Offizier machte drei Fotos, und Besonderheiten und Mängel wurden notiert. Der Trawler hatte einen Schornstein mit schwarzer Oberkante und ein Rettungsboot von gelblicher Farbe. Um drei Uhr nachmittags kam der Kreuzer auf den Trawler zu, und man konnte sehen, dass die Farbe auf den Nummern nicht gehalten hatte und diese nun lesbar wurden.

„Ich werfe euch vier Vergehen vor und werde ein Boarding-Team schicken“, rief der Kapitän der „Norma“.

Die einzige Antwort war ein Winken aus dem Steuerhaus des Trawlers. Aber der Kreuzer hatte für seine Zwecke genug gesehen. Die Besatzung des Trawlers machte Anstalten, Enterer abwehren zu wollen, denn es wurden Bootshaken an Deck gereicht, und ein Dampfschlauch lag an Deck bereit. Diese Vorbereitungen

ließen nicht auf einen gastfreundlichen Empfang schließen.

Als der Trawler später in Fleetwood gesehen wurde, war das gelbliche Rettungsboot nicht mehr da. Es soll auf der Fahrt vom Minch nach Fleetwood verloren gegangen sein. An seiner Stelle befand sich ein vollkommen neues, weißes Boot. Der Schornstein war stellenweise mit roter Farbe beschmiert und mehrere Teile der Takelung waren entfernt worden; aber die wesentlichen Erkennungszeichen waren vorhanden.



HMS HAREBELL, ca. 1920. Diese Schiffe (28 Stück) sind während des ersten Weltkrieges so gebaut worden, dass ihre Silhouette mit der eines Handelsdampfers verwechselt werden konnte, denn sie sollten als Q-Schiffe (U-Boot-Fallen) eingesetzt werden. Foto Imperial War Museum

Auf einem der drei Fotos waren die Nummern verborgen und auf einem anderen war einer der Trawlermänner zu sehen, der die Abdeckung der Nummer erneuerte. Als der zweite Offizier bei der Verhandlung nach dem Foto gefragt wurde wo die Übermalung erneuert wurde, gab er zu, dass jemand, der allein dieses Foto sieht, zu dem Schluss kommen könnte, es handele sich lediglich um jemanden, der seekrank ist. Der Sheriff hielt die vier Anklagepunkte für erwiesen und verurteilte den Kapitän zu einer Geldstrafe in Höhe von 185 £ oder drei Monaten Gefängnis.

Die Fischereischutzboote haben viel zu tun und kommen allen Anfragen geduldig und hilfsbereit nach. Aber manchmal fühlen sie sich auch ausgenutzt. Der Kommandant eines Fischereikanonenbootes hatte einmal eine anstrengende

Zeit auf See bei der Heringsflotte hinter sich. Als Höhepunkt wurde er viermal von Loggern gerufen. Drei davon waren Holländer und wollten schwarzes Bier für kranke Leute oder nur ihre Position erfahren. Beim vierten Mal ging es um einen Streit zwischen zwei Loggern um die Freiheit zum Aussetzen der Netze – ein Streit, der durch das Werfen einer Münze und das Wegfahren des Verlierers beigelegt wurde. All dies bedeutete Zeitverlust, der durch das Ausweichen vor Netzen und andere Probleme noch verschlimmert wurde. Die Heimfahrt wurde soeben freudig angetreten, als noch ein weiteres Hilfeersuchen von einem Holländer kam.

Seine Wünsche waren unbekannt, aber sie mussten gehört werden, obwohl das den Verlust einer Tide und eine verspätete Ankunft im Hafen bedeuten konnte. Als man schließlich bei ihm war, wollte er lediglich sein Funkgerät repariert haben!

